



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2009/8
3 août 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante-deuxième session
Genève, 12 et 13 octobre 2009
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**SUIVI DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR
LE TRANSPORT INTERMODAL**

Communication du Gouvernement allemand

Note du secrétariat

À sa soixante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs a décidé que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique devrait poursuivre, éventuellement selon des modalités rationalisées, les travaux entrepris par la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) en ce qui concerne a) le suivi et l'analyse des mesures nationales visant à promouvoir le transport intermodal et b) la surveillance de l'application et l'examen de la résolution d'ensemble CEMT sur le transport combiné (CEMT/CM(2002)3/Final) (ECE/TRANS/192, par. 90).

Conformément aux décisions prises par le Groupe de travail à sa quarante-huitième session, le secrétariat a fait parvenir aux États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) un questionnaire prérempli devant permettre de disposer d'informations actualisées, cohérentes et comparables sur les mesures nationales destinées à promouvoir le transport intermodal (ECE/TRANS/WP.24/117, par. 21 à 24).

Le présent document contient la réponse du Gouvernement allemand au questionnaire susmentionné.

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
1	Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	L'un des objectifs essentiels de la politique des transports de la République fédérale d'Allemagne est d'augmenter la part du transport ferroviaire et fluvial – à savoir des modes de transports respectueux de l'environnement – face à la croissance générale du volume de transport de marchandises. À cette fin, elle doit disposer d'un système général de transport intégré. Dans ce contexte, le transport combiné revêt une grande importance car il permet de reporter une grosse partie du trafic routier vers le rail et la voie d'eau.
2	Institutions nationales et internationales	
	2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>nationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les experts du Ministère fédéral allemand des transports, des travaux publics et de l'urbanisme ou d'autres ministères participent aux activités que mènent de nombreux groupes chargés de la coordination des politiques nationales ou d'autres groupes et réunions en rapport avec le transport combiné.
	2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination <u>internationale</u> des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Voir la réponse fournie au point 2.1, laquelle s'applique aussi à la coordination internationale des politiques. À titre d'exemple, il convient de mentionner le programme Marco Polo.
3	Coûts et prix	
	3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport	L'Allemagne encourage la concurrence égale, par exemple par le biais de mesures de (macro)politique publique et un soutien financier au transport combiné (voir les points 6.1 à 6.3).
	3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Le soutien (financier) apporté aux terminaux de transport combiné permet d'optimiser les opérations de transbordement entre les modes de transport.

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle» qui sont mentionnés à différents endroits dans la Résolution CEMT).

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
4	Réseaux, terminaux et centres logistiques	
	4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	L'Allemagne a ratifié l'AGTC, mais pas son Protocole sur le transport combiné par voies navigables.
	4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Les tâches de planification et de détermination des emplacements des terminaux de transport combiné sont effectuées par les opérateurs du secteur, compte tenu des différences existant entre les réglementations régionales, notamment concernant les prescriptions de construction et de planification, ainsi que des conditions locales.
	4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	La promotion du transport combiné s'effectue par le biais de cadre de mesures de (macro)politique publique et d'un soutien financier (voir points 6.1 à 6.3).
	4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	En principe, la promotion du transport combiné par soutien financier est limitée aux investissements (exception: voir point 6.2).
5	Interopérabilité	
	5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	La mise en œuvre de mesures ponctuelles relève de la responsabilité de telle ou telle entreprise. Les autorités publiques s'occupent des conditions juridiques préalables requises.
	5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Voir point 5.1.
	5.3 Autres mesures	

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
6	Mesures de soutien financières et fiscales	
6.1	Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	<p>Financement des terminaux de transport combiné de la Deutsche Bahn AG (compagnie de chemins de fer allemande) et d'autres entreprises privées (par exemple, des ports, des compagnies de chemin de fer privées).</p> <p>Le Gouvernement fédéral encourage le transport combiné en offrant des subventions pour la construction de nouveaux terminaux intermodaux de grande capacité et la modernisation des terminaux existants (rail/route ou fleuve/rail/route). Ces subventions sont versées soit au titre de la loi fédérale sur la modernisation de l'infrastructure ferroviaire si les installations sont des terminaux exploités par la <i>DB Netz AG</i>, ou depuis le 1^{er} novembre 2002, sur la base de la recommandation visant à promouvoir les installations de transbordement nécessaires au transport combiné, laquelle a déjà été révisée deux fois. Les dossiers doivent être soumis à la Commission européenne pour examen, afin qu'elle puisse vérifier que ceux-ci sont conformes aux règles en matière d'aide publique.</p> <p>À ce jour, il a été annoncé que des subventions au titre de la recommandation en faveur du transport combiné avaient été octroyées pour la construction et la modernisation de 72 installations de transbordement de transport combiné, pour un financement total de quelque 580 millions d'euros (34 installations de transport combiné rail/route pour un financement de quelque 315 millions d'euros et 38 installations de transport combiné fleuve/route pour un financement de quelque 265 millions d'euros).</p>
6.2	Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Pas de remarques particulières.
6.3	Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Exemption de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules exclusivement utilisés pour les parcours initiaux et terminaux.</p> <p>Restitution de la taxe sur les véhicules automobiles pour les véhicules utilisés pour le ferroutage.</p>
7	Mesures de soutien réglementaires	
7.1	Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Exemptions de l'interdiction de circuler les week-ends et les jours fériés et de l'interdiction de circuler pendant les vacances.
7.2	Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	La valeur du poids maximal autorisé a été portée à 44 tonnes pour les parcours routiers initiaux et terminaux.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Voir point 7.2.
	7.4 Simplifier le contrôle des documents	Pas de remarques particulières.
	7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Pas de remarques particulières.
	7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Pas de remarques particulières.
	7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Dans le cas des autoroutes ferroviaires, le temps que le conducteur passe dans le train est décompté de ses heures de repos journalières.
8	Opérations	
	8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès aux terminaux de transport combiné ayant bénéficié, pour leur construction, de financements publics doit être autorisé sans discrimination.
	8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Voir point 8.1.
9	Suivi du marché	
	9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Des informations statistiques cohérentes et fiables sont rassemblées, par exemple lors du processus d'établissement du Plan fédéral de l'infrastructure des transports.
	9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Le processus d'établissement du Plan fédéral de l'infrastructure des transports est également l'occasion de repérer les goulets d'étranglement.
	9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	L'Allemagne a créé un Centre de la promotion de la navigation maritime à courte distance et de la navigation intérieure (SPC) à Bonn.
10	Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Le Plan directeur national du transport de marchandises et de la logistique du Gouvernement fédéral prévoit expressément, au stade de la mise en œuvre, un soutien à l'innovation. Des lignes directrices en ce sens sont en cours d'élaboration.
11	Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
	11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	L'Allemagne encourage l'utilisation des modes de transport respectueux de l'environnement. En principe, elle ne réglemente pas expressément la répartition modale.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Pour des raisons de sécurité, la liberté de la répartition modale, mentionnée au point 11.1, est limitée pour le transport de certaines marchandises dangereuses.
	11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Voir points 11.1 et 11.2.
	11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Voir points 11.1 et 11.2.
	11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Voir points 11.1 et 11.2.
